



ACFR Flash Infos

Edito :

- ♦ Bulletin ACFR
- ♦ Faits marquants Avril 2019
- ♦ Activité aérienne
- ♦ Activités à venir
- ♦ Informations Aéronautiques
- ♦ Prévention Sécurité
- ♦ Recommandations

Bulletin ACFR :

N'hésitez pas à donner votre avis et nous faire part de vos suggestions.

Parlez-nous de vos récits de voyage

Faits marquants Avril 2019

• Aéro 2019 à Friedrichshafen

Deux équipages ACFR se sont rendus au Salon de l'Aviation Générale à Friedrichshafen le 10 avril.

Bien que le salon comptait plus d'exposants que les années précédentes, notre aviation de loisir était moins représentée. Les drones et hélicoptères prennent de plus en plus d'importance.

Les conditions météo n'étaient hélas pas au rendez-vous, si bien que le retour a dû être avancé.

Ce voyage a permis de totaliser 13 heures de vol.

Rendez-vous pour Aéro 2020 ...

• Etat de la flotte ACFR

La GV 6 ans du DH F-PMLD qui a commencé le 5 avril prend du retard.

Bien que cet avion soit CNRA, il suit un programme d'entretien de type CDN. A fin Avril, la GV n'est toujours pas terminée.

L'avion risque de ne pas être disponible pour le voyage DGA car, de plus, Avionic Service (Pontoise) doit ensuite réaliser le chantier 8,33.

• Inscriptions 2019

En Avril 2019, l'enregistrement des nouveaux membres est le suivant :

- Mathieu Jérôme : Breveté DGA
- Bertrand Thenoz : Breveté DGA

Fin Avril, l'effectif est de 104 inscrits dont 4 visiteurs.

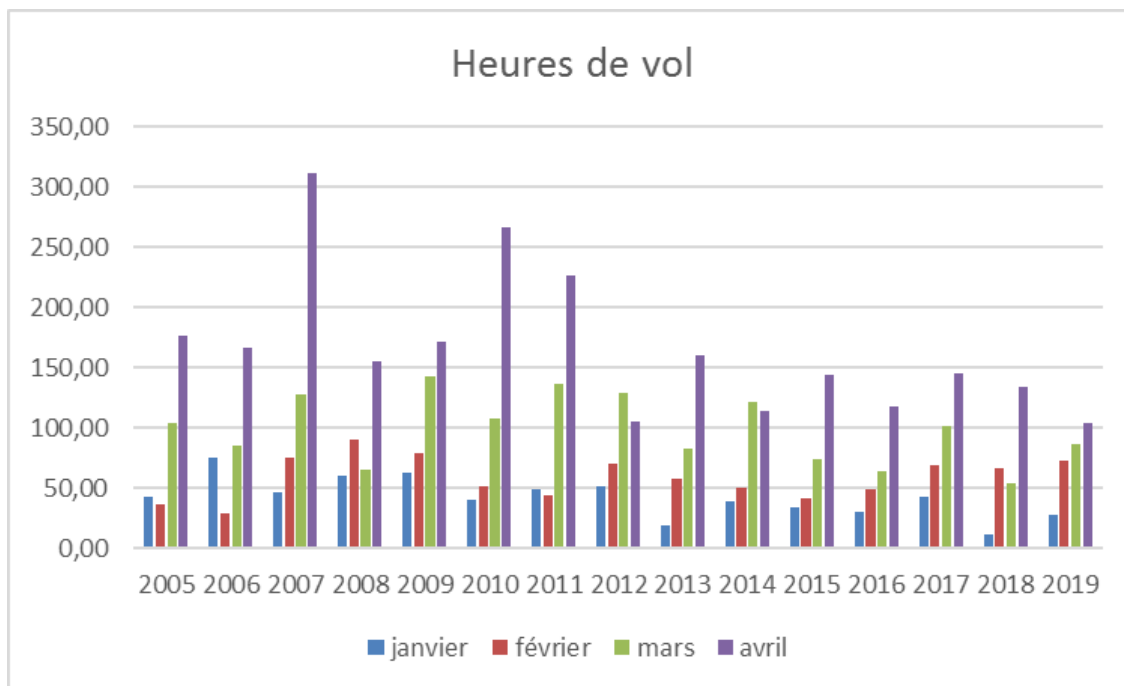
Souhaitons la bienvenue à ces nouveaux adhérents !

Activité aérienne

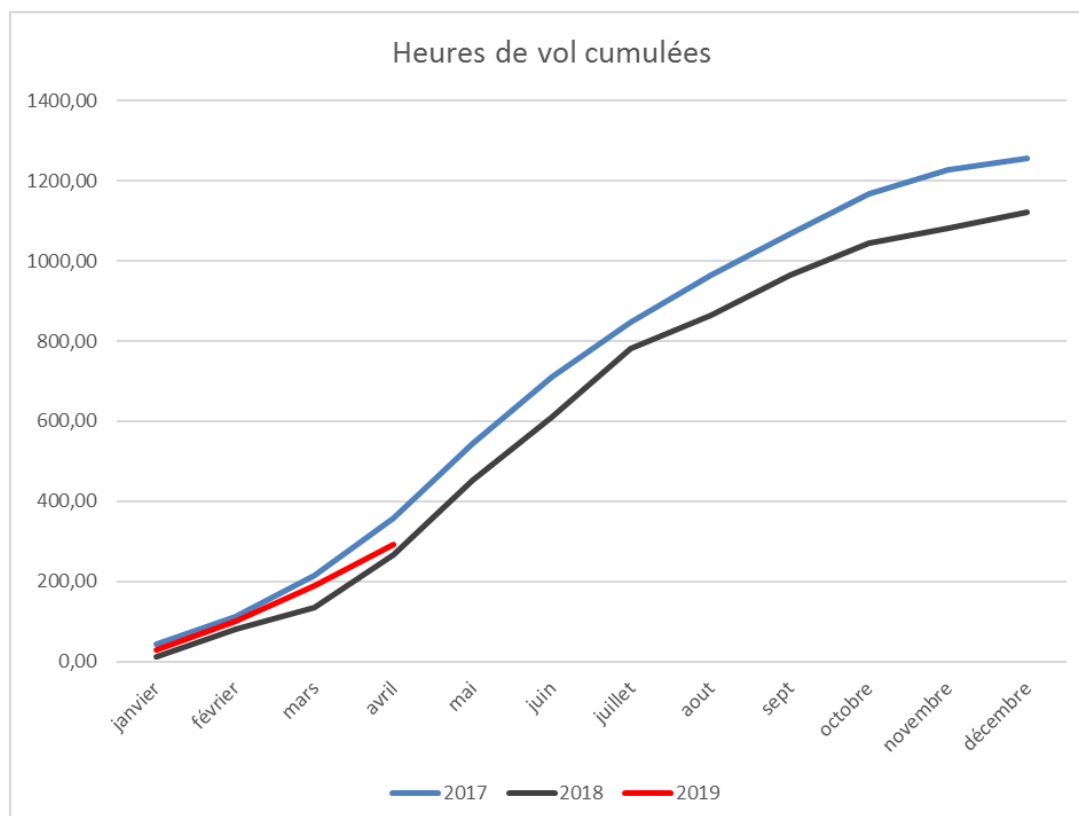
• Activité Avril 2019

Mois d'Avril 2019 : 104h45

Comparativement aux années précédentes :



En heures cumulées par rapport à 2017 et 2018 :



Activités à venir

- **Voyage DGA (du 19 au 25 mai 2019)**

Le Briefing du Voyage DGA s'est déroulé le mardi 30 avril au soir à LFOX.

L'ensemble des étapes du voyage est clairement identifié. Espérons maintenant que la Météo soit de la partie.

Pendant le Voyage DGA, il n'y aura pas d'activités de Gestion. Merci d'anticiper vos demandes.

- **La Journée Travaux**

Comme chaque année, nous organisons la Journée Travaux à Etampes.

Cette année, la date a été fixée au **samedi 22 juin à partir de 9 heures.**

Merci de nous confirmer votre participation **avant fin Mai** afin que nous puissions organiser les travaux.

Vos réponses sont à adresser à l'Equipe Travaux :

Alain Théallier : alain.theallier@wanadoo.fr

et Hugues Pasté : hugues.paste@wanadoo.fr

- **Important pour vos prochains vols :Réservation sur Aeroinfo**

Comme il a été dit lors de l'Assemblée Générale Ordinaire du 16 Février, on essaye de repousser le changement moteur du RT en 2020.

Conclusion :

- **Evitez de réserver le RT quand le KX ou le PV sont libres.** Ce sont tous les trois des DR 400 -180 équipés avec la même avionique.

Si votre réservation a été modifiée sur Aeroinfo et qu'un autre avion vous est affecté :

=> **veuillez respecter cette nouvelle attribution.**

Activités à venir

Amateurs de café—croissants

Café-croissant 2019



café croissants 2019

ORLEANS Saint DENIS DE L'HOTEL	1 ^{er} MAI
BOURGES	5 MAI
CHARTRES Champhol	12 MAI
COSNE/Loire	19 MAI
BLOIS Le Breuil	26 MAI
AUBIGNY/Nère	2 JUIN
DREUX	9 JUIN
TOURS Sorigny	16 JUIN
LE BLANC <i>portes ouvertes</i>	23 JUIN
AMBOISE <i>fête ses 60 ans d'existence</i>	30 JUIN
MORTAGNE AU PERCHE	7 JUILLET
BRIARE A.C. du Giennois	14 JUILLET
CHATEAUROUX Villers	21 JUILLET
ARGENTONE/CREUSE	28 JUILLET
VIERZON Méreau	4 AOUT
MONTARGIS Vimory	11 AOUT
ETAMPES Brocard	1 SEPTEMBRE
NEVERS Fourchambault	8 SEPTEMBRE
CHATEAUNEUF/CHER	15 SEPTEMBRE
LES MUREAUX A.C. ROGER Janin	22 SEPTEMBRE
PITHIVIERS A.C. du Monceau	29 SEPTEMBRE
ROMORANTIN Pruniers	6 OCTOBRE

Activités à venir

- Permanence des Responsables Sol

MOIS DE MAI 2019

Secrétariat : 01 69 23 74 22 – Etampes : 01 60 80 31 78

DATES	RESPONSABLES SOL
MER 01-05-2019	DENONFOUX
SAM 04-05-2019	DENONFOUX
DIM 05-05-2019	
MER 08-05-2019	NAVETTE
SAM 11-05-2019	DUGAST
DIM 12-05-2019	
SAM 18-05-2019	COULEUVRAT
DIM 19-05-2019	NAVETTE
SAM 25-05-2019	
DIM 26-05-2019	COULEUVRAT
JEU 30-05-2019	THEALLIER

Vous aimeriez participer à la vie du Club ?

Nous recherchons des Responsables Sol.

Si vous êtes intéressés par cette activité de Responsable Sol, faites-le savoir auprès de Jacky : dnxj@orange.fr



Quand une préparation sérieuse d'un vol aboutit à l'intrusion dans une zone active



Rex GPSA

BCM
Mars 2019

« Route étroite » versus « route standard » : quel est le bon choix ?

Malgré une préparation rigoureuse de son vol, un pilote d'aviation légère a fait une intrusion dans une ZIT.

Que s'est-il passé ?

Lors de la préparation de son vol sur le site du SIA, conscient des risques de restrictions dus aux commémorations du centenaire de la première guerre mondiale, le pilote décide de consulter les NOTAM en sélectionnant « route standard » contrairement à son habitude. Cette sélection ne lui a pas permis d'avoir l'information relative à l'activation d'une ZIT et par conséquent ce dernier a transité dans la zone.

Conséquences :

Une intrusion en ZIT étant un délit au regard de la loi, le pilote a été auditionné par les gendarmes et a été condamné à un rappel à la loi, accompagné d'une période de mise à l'épreuve.



Ce qu'il faut retenir :

En sélectionnant « route étroite », la totalité des NOTAM des aérodromes et des FIR entre l'aérodrome de départ et celui d'arrivée est fournie, contrairement à la sélection « route standard » qui n'identifie pas les NOTAM aérodrome si la FIR n'est pas spécifiée.

Dans l'attente de la suppression de l'option « route standard » prévue à l'été 2019,

Une alerte a été mise en place à la « Une du Jour » du site du SIA afin d'avertir les pilotes du risque de résultats incomplets.



Outil de consultation NOTAMWEB

La fonctionnalité PIB 'Route standard' ne doit en aucun cas être utilisée pour la préparation des vols. Veuillez utiliser le PIB 'Route étroite'.

**Lors de la préparation d'un vol,
optez pour la sécurité :
consultez les NOTAM « route étroite »**

Prévention—Sécurité

CRESAG - (Stéphane Carra)

Bonjour à toutes et à tous,

Je reviens vers vous dans le cadre de la sécurité des vols, en vous faisant partager un évènement récent, ainsi que les conclusions et actions correctives envisagées.

Description de l'évènement

Suite à un vol en région parisienne en DR400, un pilote expérimenté s'est trouvé confronté à un évènement qui aurait pu arriver à chacun d'entre nous.

Son départ d'Etampes avec la présence du Contrôle s'est déroulé sans particularité aucune.

Les 3 terrains de sa navigation, en auto-information, ont été intégrés après contact radio sur leur fréquence respective.

Au retour à Etampes, le contrôleur Tour informe le pilote de notre avion qu'il a fait l'ensemble des messages radio des différents terrains..... sur la fréquence Tour d'Etampes, 119.05.

Commentaires du Correspondant Sécurité des Vols

Le positionnement des clés d'écoute « COM » et le rotacteur d'émission « MIC » sont tels que ceux sur la photo.



Prévention—Sécurité

2 clés sur la COM1 enfoncées, le rotacteur « MIC » est sur la position 2.



Le volume de la VHF1 (GTN 650) est positionné sur un volume compatible à l'écoute des messages.

Le volume de la VHF2 (GNC 255) est positionné sur son volume mini, ce qui ne permet aucune écoute possible.

Le pilote indique que les Clés d'écoute « COM1 » et le Rotacteur d'émission "MIC" en position 2 n'ont en aucune façon été manipulés par lui lors de prise en compte de l'avion, ni même lors de sa mise en œuvre.

Ce qui laisse penser que cet avion a déjà volé dans cette configuration. Cela est transparent si l'avion reste en tour de pistes ou à proximité du terrain d'Etampes sans changement de fréquence.

En pareil cas, l'écoute est effectuée sur la VHF1 et l'émission sur la VHF2.

Les 2 boîtiers radio (GTN 650 et GNC 255) sont réglés sur la même fréquence (TWR d'Etampes 119.05), ce qui n'a pas posé de problème pour le départ du terrain d'Etampes.

Le pilote a sélectionné les différentes fréquences des différents terrains de sa navigation.

Mais en pareil cas, l'émission a été effectuée sur la VHF2 (fréquence TWR d'Etampes 119.05), mais ne permet en aucune façon d'émettre sur la fréquence sélectionnée sur la VHF1.

L'ensemble des différents utilisateurs des différents terrains ne peut en aucune façon entendre les différents messages de compte-rendu de position et d'intention émis par le pilote de notre avion.

Il est vrai que la modernisation radio récente de nos aéronefs conduit certains pilotes à n'utiliser que la VHF2 (plus classique que le GARMIN GTN 650) pour rester dans une zone de confort cognitive, dans l'utilisation des communications ATC.

Prévention—Sécurité

La bonne pratique pour limiter au mieux le risque lié à l'utilisation de la radio et à la répartition des fréquences est la suivante :

- VHF1 en priorité attribuée aux communications ATC (AFIS, Prévol, SOL, TWR, Approche, service d'information de vol, etc),
- la VHF2 aux ATIS, veille 120.075 de la LF R-324 (veille de sûreté des aéronefs évoluant en région parisienne (veille obligatoire depuis 2015, voir SUP AIP)), veille 121.5.

La checklist après mise en route nous indique :

- Moyens Radio ON et Réglés.

Cela signifie globalement :

- mettre les différents boîtiers radio sur ON (GTN et GNC sur DR400).
- sur la boîte de mélange, sélectionner l'écoute en enfonçant la Clé COM1 sur « PHONE » et le rotacteur « MIC » sur 1 (attention à la possibilité alternative qui consiste aussi à tirer sur le bouton indiqué « PULL » du rotacteur de « MIC » pour une sélection automatique de l'écoute... Cette procédure ne fonctionne que pour l'utilisation de l'écoute sur Speaker).
- sur la boîte de mélange, sélectionner l'écoute en enfonçant la Clé COM2 sur « PHONE ».
- sur les 2 boîtiers radio, sélectionner le niveau d'écoute compatible à son oreille (si aucune transmission n'est en cours à ce moment-là, désélectionner le Squelch momentanément pour le réglage su niveau sonore).
- pour ce qui concerne les communications, régler les fréquences actives et en attente (stand-by) des 2 boîtiers radio, idem pour les fréquences de navigation VOR.
- régler le GPS etc.

Eviter toutefois de sélectionner sur la boîte de mélange « phone » et « speaker » à la fois, comme sur la photo.

Cela ne sert à rien et fatigue inutilement l'électronique de la boîte de mélange.

En cas de panne d'un des 2 boîtiers radio, utiliser celui qui est fonctionnel en sélectionnant le rotacteur d'émission « MIC » sur le boîtier fonctionnel (1 ou 2) et la clé d'écoute « COM » sur ce même boîtier fonctionnel.

Rapprochez-vous de vos instructeurs pour vous familiariser avec nos outils modernes installés à bord de nos avions, qui deviendront alors des aides précieuses pour des vols sûrs.

Volez prudemment.

Stéphane CARRA

Correspondant Sécurité des Vols

Recommandations — Rappels

- Enregistrement des heures de vol sur les carnets de route des avions :

Depuis Janvier 2018, les heures de vol sont enregistrées dans le carnet de route des avions :

En heures locales - heures et minutes.

C'est-à-dire de façon identique aux heures rentrées dans le logiciel Aeroinfo.

Une restriction à cette règle : si vous effectuez une navigation nécessitant un changement de fuseau horaire, vous devrez rentrer les vols en heures TU heures et minutes.

Enfin, le relevé des compteurs est effectué à partir du nombre d'heures indiqué sur le compte tour et non sur l'horamètre.



Bons vols à tous !